


УДК 351.811

**КОТЕЛЮХ М. О.,**

*кандидат педагогічних наук, доцент,*

*доцент кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки*


*факультету № 2 Харківського національного університету внутрішніх справ;*

 <https://orcid.org/0000-0002-5580-7798>;

**СМОЛА Р. М.,**

*старший викладач кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки*

*факультету № 2 Харківського національного університету внутрішніх справ;*

 <https://orcid.org/0000-0002-1265-0313>

## **ОСОБЛИВОСТІ ТА ПІДГОТОВКА ДО КЕРУВАННЯ ОПЕРАТИВНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЗІ ВСТАНОВЛЕНИМИ СПЕЦІАЛЬНИМИ ЗВУКОВИМИ І СВІТЛОВИМИ СИГНАЛЬНИМИ ПРИСТРОЯМИ**

*В статті розглянуто права і обов'язки водіїв оперативних транспортних засобів при їх керуванні зі встановленими спеціальними звуковими та світловими сигнальними пристроями. Проаналізовано вимоги Правил дорожнього руху, від яких зазначена категорія водіїв може та не може відступати при здійсненні керування оперативним транспортним засобом. Запропоновано трьох етапну схему підготовки водіїв до керування оперативним транспортним засобом зі встановленими спеціальними звуковими та світловими сигнальними пристроями.*

**Ключові слова:** оперативний транспортний засіб, спеціальні звукові та світлові сигнальні пристрої, підготовка водія.

Щоденно виникають ситуації, коли водії при виконанні невідкладних службових завдань попадають в несприятливі умови безпечного керування транспортним засобом, що в результаті може призвести до виникнення негативних наслідків у вигляді дорожньо-транспортних пригод.

Спеціальні звукові сигнали та проблискові маячки синього кольору можуть установлюватися на транспортних засобах за наявності відповідного дозволу МВС виключно для:

- пересування осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона;
- використання МВС, Національною поліцією, підрозділами безпеки дорожнього руху

Військової служби правопорядку у ЗСУ, Національною гвардією, податковою міліцією, СБУ, Головним управлінням та підрозділами урядового фельд'єгерського зв'язку Державної

служби спеціального зв'язку та захисту інформації, воєнізованими формуваннями, установами виконання покарань та слідчими ізоляторами Державної кримінально-виконавчої служби, НАБУ, Державним бюро розслідувань, Управлінням державної охорони, Державною прикордонною службою, підрозділами Державної спеціальної служби транспорту, Державною службою з безпеки на транспорті, бригадами екстреної (швидкої) медичної допомоги, Оперативно-рятувальною службою цивільного захисту, службою інкасації та перевезення цінностей НБУ та банків України, підрозділом відомчої охорони НБУ.

Пріоритети які надаються водіям при керуванні службовим транспортним засобом з включеними проблисковими маячками синього та(чи) червоного кольору та звуковим сигналом з одночасним правом відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 26, 27 та пункту 28.1 Правил дорожнього руху України, вимагають від них додаткового спеціалізованого та більш серйозного рівня підготовки.

Водій оперативного транспортного засобу з включеними проблисковими маячками синього та(чи) червоного кольору може відступати від вимог правил дорожнього руху, але при цьому він повинен враховувати порядок безпечного керування транспортним засобом.

Водій оперативного транспортного засобу може повністю або частково відступати від наступних знаків:

- 1.10 «Нерівна дорога». Водій повинен враховувати ділянки дороги, яка має нерівності проїзної частини – напливи, спучення, хвилястості.

- 1.11 «Пагорб». Водій повинен враховувати ділянки дороги і бути максимально уважним, де необхідно примусово знизити швидкість руху транспортного засобу при наявності на проїзній частині напливів, бугрів чи перепадів при стикуванні частин конструкцій мостів, перед штучно створюваними буграми у місцях, які можуть бути небезпечними при перевищенні дозволеної швидкості у відповідних місцях (медичні, виховні та навчальні заклади і т. д.).

- 1.12 «Вибоїна». Ділянка дороги з пошкодженням дорожнього полотна (вибоїни чи провали дорожнього покриття на проїзній частині).

Водії проїжджаючи ділянки дороги, де встановлені зазначені дорожні знаки, повинні враховувати ряд особливостей: вид та стан транспортного засобу, вид вантажу який перевозить, особливості та статус пасажирів в транспортному засобі.

- 3.21 «В'їзд заборонено». У випадку, якщо ділянка дороги де встановлено даний дорожній знак призначена для одностороннього руху то водії оперативних транспортних засобів з увімкненими проблисковими маячками повинні враховувати можливість безперешкодного проїзду даної ділянки дороги.

Водію оперативного транспортного засобу заборонено відступати від вимог наступних знаків:

- 1.9 «Тунель». Попереджає всі категорії водіїв про необхідність увімкнення ближнього світла фар наближаючись до інженерної споруди, яка не має штучного освітлення та інформує про обмежену оглядовість при вїзді в тунель або на під'їзді до нього звужена проїзна частина, також необхідно враховувати габарити для окремих видів транспортних засобів.

- 1.15 «Небезпечне узбіччя». Водій повинен враховувати особливості узбіччя і свого транспортного засобу, адже зупинившись на даній ділянці узбіччя автомобіль без сторонньої допомоги може не виїхати з даного місця, що в кінцевому результаті може негативно вплинути (відобразитися) на ефективність виконання невідкладних службових завдань.

- 5.29.1-5.29.3 «Тупик». Водій не може відступити та проігнорувати інформацію цього знаку, для цього вказується завчасно де відсутній наскрізний проїзд.

Водію оперативного транспортного засобу заборонено ігнорувати вимоги світлофорів, маючи переваги у русі, адже можуть виникнути різні причини з яких водій приватного чи маршрутного транспортного засобу не пропустить оперативний транспортний засіб з увімкненими проблисковими маячками та звуковим сигналом.

Крім того водії даних транспортних засобів обов'язково повинні враховувати обмеження для руху, які встановлені забороняючою групою дорожніх знаків, стосовно

габаритів (висоти, довжини, ширини) та ваги, при проїзді небезпечних, аварійних та інших ділянок дороги.

Відступаючи від вимог розділу 10 «Початок руху та зміна його напрямку» водій обов'язково повинен враховувати наступні фактори:

- початок руху відбувається з однаковою чи навіть більшою уважністю і спостережливістю, ніж для водіїв звичайних транспортних засобів;
- змінюючи напрямок руху впевнитися в безпеці його виконання;
- водій знаходиться в підвищеному стані тонуусу для більш швидкої та ефективної уваги та реакції.

При можливості водій повинен менше маневрувати для більшого підтримання стійкості автомобіля і зменшення ситуацій які можуть бути небезпечними та аварійними, що досягається інформуванням водіїв за допомогою звукових та світлових сигналів і додатково за необхідності гучномовцем.

Під час вибору швидкості руху водій повинен враховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.

У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги. Якщо виникла небезпека для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

Водій залежно від швидкості руху, дорожньої обстановки і стану транспортного засобу повинен дотримувати безпечної дистанції та безпечного інтервалу. Під час обгону, випередження, об'їзду перешкоди чи зустрічного роз'їзду необхідно дотримувати безпечного інтервалу, щоб не створювати небезпеки для дорожнього руху.

Перед початком обгону водій повинен переконатися в тому, що смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані, або водії прийняли якомога правіше чи зупинилися біля правого краю проїзної частини, даючи тим самим можливість безпечного та безперешкодного проїзду оперативному транспортному засобу.

Відступаючи від вимог зупинки і стоянки транспортних засобів у передбачених для цього місцях, водії при виконанні невідкладних службових завдань обов'язково повинні увімкнути проблісковий маячок та сигнал аварійної зупинки і спеціальним звуковим сигналом (або без увімкненого спеціального звукового сигналу та сигналу аварійної зупинки).

При проїзді перехресть сигнали регулювальника є обов'язковими для виконання всіма учасниками дорожнього руху. При проїзді перехрестя з обмеженою видимістю та (чи) підвищеною інтенсивністю руху водій обов'язково повинен знизити швидкість для безпечного проїзду даної ділянки і впевненості в тому що інші учасники вчасно зреагували і діють у відповідності до вимог правил дорожнього руху.

Маршрутні транспортні засоби не мають переваги в русі перед оперативними транспортними засобами, але згідно пункту 17.4 у населених пунктах, наближаючись до автобуса, мікроавтобуса або тролейбуса, що розпочинає рух від позначеної зупинки, розташованої в заїзному «кармані», водії інших транспортних засобів зобов'язані зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати можливість маршрутному транспортному засобу розпочати рух. Тому водій оперативного транспортного засобу повинен впевнитись в тому що водій маршрутного транспортного засобу його бачить і пропускає.

Маючи перевагу в русі дана категорія водіїв наближаючись до пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів, повинна враховувати те що оперативний транспортний засіб з увімкненими проблісковими маячками можуть не помітити і не почути, або на пішохідному переході можуть знаходитись люди похилого віку, діти та особи з явними ознаками інвалідності, які вчасно чи адекватно не мають можливості відреагувати.

Рухаючись на транспортному засобі в житловій та пішохідній зоні водієві необхідно бути надзвичайно уважним та раптово реагувати на пішоходів та перешкоди які можуть перед ним з'явитися.

Відступаючи від вимог розділу 27 «Рух по автомагістралях і дорогах для автомобілів», водій оперативного транспортного засобу повинен врахувати: зупинку поза спеціальними

місцями для стоянки; розворот і в'їзд у технологічні розриви розділювальної смуги; рух заднім ходом. Водієві необхідно переконатися в безпеці виконання даних маневрів.

На гірських дорогах і крутих спусках, де зустрічний роз'їзд утруднено, водій оперативного транспортного засобу має перевагу, коли рухається вгору та на спуск. Швидкість руху необхідно розраховувати із особливостей рельєфу, обмеженої видимості та крутизни поворотів.

Навчання водіїв оперативних та екстрених служб повинно проводитись в декілька етапів: підготовчий; основний; контрольний.

Перший етап включає в себе теоретичну та психологічну підготовку щодо порядку та особливостей дій в нестандартних ситуаціях та готовності до їх виконання в складних дорожніх умовах.

Розглядаючи складні, несприятливі, екстремальні та ін. дорожні умови дана категорія водіїв повинна вміти не допускати небезпечних ситуацій, а при їх виникненні стабілізувати до безпечного порядку руху. На першому етапі виникає необхідність водіїв до психологічної готовності керуванню транспортним засобом в умовах високого рівня виникнення можливих аварійно-небезпечних ситуацій.

Ускладнені дорожні умови включають в себе: рух в місті при великій завантаженості проїзної частини; несприятливі погодні умови: дощ, сніг, ожеледиця, туман. Небезпечні ситуації: проїзд на червоний сигнал світлофора; виїзд та рух по зустрічній смузі; перевищення швидкості.

При виникненні таких умов та ситуацій невідповідно водій може припуститися помилки у зв'язку з недостатньою кількістю навиків до правильних дій в несприятливих умовах та (чи) небезпечних ситуаціях які виникають на дорозі при екстремальному керуванні транспортним засобом.

Другий етап основний. Він полягає в тому що без практичного відпрацювання навчальної їзди з імітацією складних дорожніх умов та небезпечних ситуацій які можуть виникнути, водій не може обійтись теоретичними знаннями і правильно реагувати на небезпечні ситуації, що раптово виникають.

Навчання повинно проходити по наростанню складних та екстремальних умов керування транспортним засобом з постійною зміною сценаріїв на навчальному автодромі. Це дасть можливість водієві відпрацювати до автоматизму правильність дій в більшості ситуацій які виходять за рамки безпечних.

Дані види навчань необхідно проводити періодично для постійного підтримання, відновлення та додаткового вивчення і аналізу ситуацій які можуть виникнути у водія під час виконання невідкладних службових завдань.

Необхідність проведення даних занять повинна бути розширена в рамках забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та проводитись зі всіма оперативними службами різних відомств та міністерств.

Важливо враховувати різницю між особливостями навчання: Державної служби з надзвичайних ситуацій; Національної поліції України; служб невідкладної швидкої медичної допомоги; військовослужбовців при виконанні службово-бойових завдань; інших підрозділів, служб, відомств.

Третій етап контрольний. Полягає в перевірці теоретичних знань та практичних навиків управління транспортним засобом в небезпечних умовах та екстремальних ситуаціях. З подальшим аналізом та вибором безпечних варіантів дій в нетипових ситуаціях, що можуть призвести до виникнення дорожньо-транспортної пригоди при невчасному реагуванні на раптову ситуацію чи помилкові дії водія.

### **Список бібліографічних посилань**

1. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> (дата звернення: 16.04.2020).

*Отримано 20.04.2020*

